

Recensione a

Ignacio ARROYO MARTÍNEZ,
Compendio de derecho marítimo
Editorial Tecnos, Madrid, 2014
412 pagg., ISBN 9788430963041

La pubblicazione della quinta edizione del *Compendio de derecho marítimo* di Ignacio Arroyo Martínez si pone come una conseguenza (più che opportuna) della recente entrata in vigore (25 settembre 2014) della legge spagnola de la *Navegacion marítima*, promulgata nel luglio dello stesso anno.

La chiarezza del linguaggio espositivo non risulta mai a discapito della completa rappresentazione della complessità degli Istituti del diritto marittimo. Non si tratta, in linea generale, di pure e semplici parafrasi dei dati normativi ma di sintesi organiche che contengono l'orientamento dell'A. sulle singole questioni (ad esempio, l'opportunità di mantenere l'istituto della limitazione del debito dell'armatore, che – precisa Arroyo con richiami al diritto uniforme cui la legge spagnola fa espresso riferimento – è più esattamente una forma di “limitazione di responsabilità”: v. pag. 153 e segg.).

L'attenzione ai più importanti fenomeni sociali connessi con la navigazione marittima si evidenzia in più di un'occasione. Valga, a tal proposito, l'esempio dell'emigrazione clandestina. Viene messo in evidenza (pag. 53) il contenuto dell'art. 11 del nuovo *corpus* normativo, ove insieme agli obblighi per il comandante della nave d'informazione e di consegna dei *polizones* all'autorità competente, s'impone espressamente il dovere di *mantenerlos in condiciones dignas* (la stessa norma, aggiungo per inciso, prevede che *lo dispuesto ... se entiende sin perjuicio de las responsabilidades penales o administrativas en que pudieran incurrir los capitanes u otros miembros de la dotación cuando existiera connivencia en el embarque de polizones o cuando no se hubieran adoptado las medidas referidas en el apartado 1*). Un'integrazione logica della trattazione dell'argomento, con riguardo al naufragio o pericolo di naufragio di “navi” (quest'ultimo termine suona spesso come tragico eufemi-



smo), può leggersi nel quadro della trattazione sul soccorso in mare; molto opportunamente, l'A. fonda sul principio di solidarietà l'obbligo di salvataggio della vita umana in mare (v. pag. 339).

Alcuni studiosi (ritengo in minoranza) continuano a considerare pressoché spurie tutte le parti organiche di natura pubblicistica contenute nei codici o leggi generali marittime emanate da vari Paesi (in Italia nel 1942, in Spagna con la citata legge del 2014, da considerarsi esegeticamente un *unicum* comprendente le norme di rinvio e le numerose disposizioni integrative e finali, etc.). Secondo tale concezione restrittiva, la materia avrebbe legittima "cittadinanza scientifica" solo per la cosiddetta parte commerciale, cioè per quelle parti storicamente derivate, per i regimi di *civil law*, dagli antichi codici di commercio (in Italia, Codice di commercio del 1882; in Spagna Código de comercio del 1885, etc.).

In tante occasioni anche chi scrive ha avuto modo di esprimere l'opposto convincimento. Gli aspetti pubblicistici e privatistici della materia sono inscindibili e sarebbe privo di fondamento scientifico invocare la priorità di questi ultimi sui primi, dal momento che un soddisfacente risultato ermeneutico richiede di tenere conto di tutte le disposizioni dell'unico "corpus", la cui specialità (e autonomia) consiste proprio in una trasversalità che abbraccia tutti i rami del diritto (persino il profilo penalistico, come sostenuto, con varie argomentazioni, in dottrina: v. Righetti, *Trattato diritto marittimo*, parte quarta, Milano 1999, pag.596; Rivello, *Ambito e connotazioni del diritto penale della navigazione* in *Dir. mar.* 1985, 262; quest'ultimo A. svilupperà la tesi nella voce omonima del *Digesto delle Discipline penalistiche*, Torino 1990).

Se in epoche precedenti le parti "privatistiche" sono state oggetto di maggiore approfondimento, ciò è dovuto al ritardo con il quale (non soltanto nel nostro Paese) si è sviluppato l'intero diritto amministrativo ed il diritto internazionale del mare.

Assume particolare rilievo, dato l'argomento di questo scritto, il fatto che Arroyo, nel suo Compendio come in altri contributi, manifesta di condividere la rilevanza "paritaria" degli aspetti pubblicistici e privatistici della disciplina e, definisce la materia *un derecho general que incluye tanto aspectos de derecho privado como público, nacional e internacional*, includendovi tutte le *relaciones jurídicas que nacen o se desarrollan con el mar*: pag. 37.

Questa ampia visione generalista forse può trovare adeguata enfaticizzazione nell'espressione "diritto dell'ambiente marino" che ebbi a proporre in un'ormai non recente lavoro monografico (*Convenzione Salvage 1989 e ambiente marino*, Milano 1992, pag. 17). La denominazione tradizionale "diritto della navigazione" – considerata semplicemente parte di un tutto – troverebbe indicazioni d'uso più ristrette, legate unicamente al fenomeno del trasporto. A sua volta questa stessa parte richiede, come in cerchi che s'intersecano tra loro, un collegamento unitario con il "diritto dei trasporti" (meglio "diritto del trasporto").

L'intersecazione del "diritto dell'ambiente marino" con il "diritto del trasporto" (ovviamente per i trasporti marittimi o intermodali con segmento marittimo) non è oggetto di trattazione nel *Compendio*. Mi astengo pertanto da ulteriori considerazioni, segnalando semplicemente, a livello manualistico e monografico, vari approcci unitari in questa più vasta materia (con indicazione certamente non esaustiva, v., in Italia, Casanova–Brignardello, *Diritto dei trasporti* vol. I, ed. 2011) e vol. II, ed. 2012; Antonini, *Corso di Diritto dei trasporti*, ed. del 2015 e a livello monografico, *Il lavoro nei trasporti*, a cura di Cottone, in particolare pag. 209 e segg., ove pongo in evidenza l'elemento sicurezza quale "centralità caratterizzante" dell'intero diritto dei trasporti).

L'opera di Arroyo, coerentemente, dà ampio spazio allo *estatuto juridico del mar y de los fondos marinos* (in un presupposto di ulteriore unitarietà tra ciò che viene indicato come "diritto del mare" ed i tradizionali ambiti definitivi del diritto marittimo (v. pag. 37 e segg.). Analoga adeguata trattazione trovano le strutture organizzative ed il regime delle attività portuali, con interessanti possibilità di comparazione per via delle rilevanti competenze riconosciute alle *Comunidades autonomas* (quanto al lavoro portuale, la relativa trattazione viene opportunamente inclusa nel capitolo sulla "gente di mare").

Nel capitolo dedicato al demanio marittimo l'A. si occupa anche del mare territoriale che, sotto il profilo del diritto interno viene espressamente qualificato "bene demaniale" (pag. 94). Tale qualificazione proviene direttamente dall'art. 3 della legge spagnola sulle "costas" (28 luglio 1988 n.22) e pertanto, *de iure condito* e con ovvio riferimento al mare territoriale spagnolo, non potevano esservi, in dottrina, margini di possibile dissenso. Semmai v'è da chiedersi in sede puramente teorica (ma anche *de iure condendo*) se sia-

no preferibili (com'è mia opinione) quegli ordinamenti che considerano a tutti gli effetti il mare territoriale un semplice spazio di sovranità per di più con numerose limitazioni (passaggio inoffensivo etc). La risposta positiva mi sembra maggiormente aderente all'antica definizione del mare come *res communis omnium*.

Nell'ottica estensiva accolta da Arroyo e cioè in una visione complessiva di tutti gli usi del mare, si collocano poi i capitoli dedicati alla navigazione da diporto ed alla pesca ed i paragrafi (nel capitolo sul "salvamento") riguardanti le *extracciones*, comprese le cose d'interesse culturale, ove puntualmente si rinvia alla Convenzione del 2001 sulla protezione del patrimonio culturale sommerso.

Quanto alle altre parti del Compendio che trattano argomenti più spiccatamente privatistici, segnalo, esemplificando, i rilievi critici di Arroyo rivolti all'impianto normativo che il legislatore spagnolo adotta in tema di contratti di utilizzazione della nave. Lapidariamente l'A. sottolinea che "*quando el legislador teoriza no siempre acierta*", come già aveva messo in guardia Giavoleno con il noto brocardo "*omnis definitio in iure civili periculosa est*" (Digesto 50.17.202).

Si osserva che non ogni impiego di una nave è finalizzato al trasporto e che quindi un uso indifferente dei due termini (*fletamento e trasporte*) è inidoneo a rappresentare la variegata realtà della pratica negoziale e la collocazione sistematica di molti contratti atipici (per un diverso impianto normativo v., ad es., il Codice italiano della navigazione; in dottrina, sul punto, v. per tutti Tullio, *Contratto di noleggio*, Milano 2006, 316). Invero, il legislatore spagnolo sembra esser consapevole del rilievo ma il recupero residuale (con l'art. 210, *Contratos de utilización del buque para fines distintos del transporte de mercancías*) può apparire generico e inadeguato.

Qualche altro rilievo critico di Arroyo alla nuova legge spagnola (v ad es., in tema di distinzione tra *armador e naviero*, pag. 137) nulla toglie alla giusta e condivisibile enfaticizzazione dell'importanza della nuova legge spagnola ("*tan deseada y esperada*") nella materia, per l'aggiornamento normativo rispetto alle nuove pratiche marittime (v., ad es. il contratto di "*gestion naval*", art. 314 LNM e pag. 139 Compendio) e, soprattutto, per l'introduzione (art. 2) del principio di adeguamento dinamico al diritto privato uniforme (ed alle norme UE) quando l'adeguamento non risulti imposto direttamente

(*ipso iure*) dalle norme sovranazionali ed internazionali (v. ad esempio la Convenzione sul *Salvage* del 1989).

Nella regolamentazione delle varie fattispecie del diritto marittimo spagnolo non è più applicabile la normativa nazionale che risulti in contrasto con quella degli indicati ordinamenti. Ciò avviene ed avverrà in modo automatico. In un futuro non lontano, tale automatismo è particolarmente rilevante con riferimento alla Convenzione di Rotterdam del 2009.

È auspicabile che un'analogia disposizione sia introdotta al più presto in Italia in occasione dell'urgente riforma della parte marittima del codice della navigazione, analogamente a quanto già stabilito per la parte aeronautica del codice stesso per il trasporto di persone e cose e per i danni a terzi sulla superficie.

Per l'inevitabile interconnessione tra contratto di compravendita contenente l'obbligo di trasferimento delle cose vendute da un luogo all'altro e contratto di trasporto (marittimo) delle cose stesse, il Compendio, infine, contiene un intero capitolo dedicato alle "vendite marittime" con richiamo agli *Incoterms*, che per l'A. hanno natura negoziale. L'argomento condurrebbe ad affrontare la problematica sulla c.d. *lex mercatoria* e sulla possibilità che usi del commercio internazionale possano considerarsi norme consuetudinarie di diritto privato uniforme e non semplici usi negoziali.

Non è questa la sede per un approfondimento sul punto. Mi limito, invece, ad osservare che, analogamente al Compendio di Arroyo, anche in altri Paesi di *civil law* si diffonde la pratica di trattare le vendite marittime nell'ambito di opere riguardanti il diritto marittimo, malgrado la disciplina del contratto continui a rinvenirsi nei corpi normativi generali e non nelle legislazioni marittime (in Italia, v. con un esempio certamente non unico, Zunarelli-Comenale Pinto, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, 2013, pag. 539 e segg.).

Guido Camarda